Zeitschrift des Max-Planck-Instituts für europäische Rechtsgeschichte

Rechts Rg geschichte

Rechtsgeschichte

www.rg.mpg.de

http://www.rg-rechtsgeschichte.de/rg6
Zitiervorschlag: Rechtsgeschichte Rg 6 (2005)
http://dx.doi.org/10.12946/rg06/161-180

Rg 6 2005 161 – 180

Axel Doßmann

Via Appia, Route Nationale, Autobahn …

Bewegung und Begrenzung in Referenz auf Rom

Dieser Beitrag steht unter einer
Creative Commons cc-by-nc-nd 3.0

Debatte

Gerd Bender 12 Solidarität?

Gian Guido Balandi 14 Sulla possibilità di misurare la solidarietà

Franz von Benda-Beckmann 29 »Nicht mehr« und »noch nicht«
Umkehrungen von Tradition und Modernität auf der Suche nach der passenden Solidarität für soziale Sicherung

Jürgen Brand 40 Solidarität und Identität

Hauke Brunkhorst 62 Solidarität im Kältestrom
Ganz ohne Emphase geht es nicht

Alain Supiot 67 Sur le principe de solidarité

Recherche

Marie Theres Fögen 84 Zufälle, Fälle und Formeln
Zur Emergenz des synallagmatischen Vertrags

Manfred Aschke 101 Die Verfassung des Experiments Moderne

Joachim Rückert 122 Der Geist des Rechts in Jherings »Geist« und Jherings »Zweck«
Teil 2

Thomas Weitin 143 Dichter und Richter
Probleme des Urteilens im 18. Jahrhundert

Axel Doßmann 161 Via Appia, Route Nationale, Autobahn …
Bewegung und Begrenzung in Referenz auf Rom

Thomas Krause 181 Criminal Justice History
Neuere Beiträge zur englischen und irischen Strafrechts- und Kriminalitätsgeschichte

Kritik

Thomas Vesting 192 Griechenlandsmirakel
Tobias Reichardt, Recht und Rationalität im frühen Griechenland

Anton D. Rudokvas 195 Russian Pandectistics meet Tolstoj
Martin Avenarius, Rezeption des römischen Rechts in Russland. Dmitrij Mejer, Nicolaj Djuvernua und Iosif Pokrovskij

Mario Ascheri 197 Il paradiso perduto dei giuristi?
Patrick Gilli, La Noblesse du Droit. Débats et controverses sur la culture juridique et le rôle des juristes dans l'Italie médiévale (XIIe–XVe siècles)

Achim Landwehr 199 Schmach und Schande
Matthias Lentz, Konflikt, Ehre, Ordnung. Untersuchungen zu den Schmähbriefen und Schandbildern des späten Mittelalters und der frühen Neuzeit (ca. 1350 bis 1600)

Lothar Schilling 202 Gute Ordnung als Theorie und Praxis
Andrea Iseli, ›Bonne police‹. Frühneuzeitliches Verständnis von der guten Ordnung eines Staates in Frankreich
Paolo Napoli, Naissance de la police moderne. Pouvoir, normes, société

Thomas Wetzstein 206 Dead Man Talking
Robert Bartlett, The Hanged Man. A Story of Miracles, Memory and Colonialism in the Middle Ages

Achim Seifert 209 Wörter ohne Gemeinschaft
Denis Alland, Stéphane Rials (Hg.), Dictionnaire de la culture juridique

Jakob Tanner 211 Body-Shaping
Ludger Schwarte, Christoph Wulf (Hg.), Körper und Recht. Anthropologische Dimensionen der Rechtsphilosophie

Kritik

Alessandro Somma 216 Il manganello e la bilancia
Nicola Rondinone, Storia inedita della codificazione civile

Christine Franzius 218 Beredtes Schweigen
Maren Bedau, Entnazifizierung des Zivilrechts. Die Fortgeltung von NS-Zivilrechtsnormen im Spiegel juristischer Zeitschriften aus den Jahren 1945 bis 1949

Ernst-Wolfgang Böckenförde 220 Staatsrecht in der Bonner Republik
Frieder Günther, Denken vom Staat her. Die bundesdeutsche Staatsrechtslehre zwischen Dezision und Integration 1949–1970

Frieder Günther 225 Wächter auf Abruf
Helmut Vogt, Wächter der Bonner Republik. Die Alliierten Hohen Kommissare 1949–1955

Christine Hohmann-Dennhardt 227 Kralsruher Wesen
Uwe Wesel, Der Gang nach Karlsruhe. Das Bundesverfassungsgericht in der Geschichte der Bundesrepublik

Manfred Aschke 231 DDR-Geschichten
Felix Mühlberg, Bürger, Bitten und Behörden – Geschichte der Eingabe in der DDR

Dunja Melčić 235 Beim Angeln
Slavenka Drakulić, Keiner war dabei. Kriegsverbrechen auf dem Balkan vor Gericht

Fabian Steinhauer 238 Souveränität / Powerpoint
Horst Bredekamp, Gabriele Werner (Hg.), Bildtechniken des Ausnahmezustandes. Bildwelten des Wissens. Kunsthistorisches Jahrbuch für Bildkritik Bd. 2.1

Marginalie

Rainer Maria Kiesow 244 Punktierkunst

Abstracts 248

Autorenverzeichnis 253

Abbildungsnachweise 254

Via Appia, Route Nationale, Autobahn …

Bewegung und Begrenzung in Referenz auf Rom*

I.

Viam muniunto, den Weg sollen sie festmachen. Mit diesem schlichten Satz bestimmte das Zwölftafelgesetz (VII. 7) in der Mitte des 5. Jahrhunderts v. Chr. das Ziel der frührömischen Rechtsnormen für den Straßenbau, die sich wahrscheinlich auf etruskische Straßenbaupraxis beziehen.[1] Wer den Weg hingegen »nicht mit Steinen befestigt«, der sollte keinen Rechtsbeistand erhalten für den Fall, dass sich Leute auf Trampelpfaden ihren Weg durch fremden Besitz bahnen und ihr Vieh dahin treiben, wohin es ihnen beliebt.[2]

Wer heute von Straße, *street* oder *strada* redet, der redet immer schon dem Lateinischen *via strata* das Wort: gepflasterter, also befestigter Weg. Auch in der französischen Sprache ist ein wichtiger, bautechnisch-ästhetischer Aspekt des römischen Straßenbaus sedimentiert. *La route* geht etymologisch zurück auf *via rupta*, die »durchgehauene« Straße.[3] Nicht Anpassung an Naturgegebenheiten, sondern vor allem künstliche, willkürliche Wegführung zeichnete den römischen Fernstraßenbau als Teil herrschaftlicher, expansiver Kulturtechnik aus. Nichts sollte die Be-Wegung des Römischen Reiches in ihrer sturen Geradlinigkeit behindern. Die aus behauenen Basaltpflastersteinen exakt zusammengefügten Straßen überwanden seit dem 3. Jahrhundert v. Chr. mit Hilfe kolossaler Rampen auch steile Berge, weite Täler und Sümpfe. Archäologische Feldforscher wie Arnold Esch können darum noch heute am Ende ihrer mühsamen Wanderungen entlang der letzten antiken Überreste der Via Appia konstatieren: »Das unzerstörbar Überdauernde der begangenen Strecke ist ihre gerade Trasse.«[4]

Wer sich mit Straßen und Grenzen unter der Perspektive der *longue durée* europäischer Infrastruktursysteme beschäftigt, dem wird auffallen, dass sich Planung und Bau von Infrastrukturen nach relativ kurzen Phasen lebhafter (Be-)Gründungsdebatten oft wie von selbst verstehen. Sobald bestimmte Auffassungen über Sinn, Zweck und Rechtmäßigkeit Hegemonie gewinnen, herrscht

* Dies ist die überarbeitete Fassung des Vortrags beim Symposium »Referenz Rom« im September 2003 am MPI für europäische Rechtsgeschichte.

1 Ingemar König, Zu einigen Problemen der Römerstraßen in Nordgallien, in: Auf den Römerstraßen ins Mittelalter. Beiträge zur Verkehrsgeschichte zwischen Maas und Rhein von der Spätantike bis ins 19. Jahrhundert, hg. von Friedhelm Burgard u. Alfred Haverkamp, Mainz 1997, 51–74, 52.

2 Nach Werner Heinz, Reisewege der Antike. Unterwegs im Römischen Reich, Stuttgart 2003, 115.

3 Heinz, Reisewege der Antike (Fn. 2) 12.

4 Arnold Esch, Römische Straßen in ihrer Landschaft. Das Nachleben antiker Straßen um Rom mit Hinweisen zur Begehung im Gelände, Mainz 1997, 22.

im Planungsalltag rasch ein stummer Konsens. Infrastrukturen nehmen dann den Charakter eines »objektiven Unbewussten« an.[5] Einmal angelegt und akzeptiert, verweisen Infrastrukturen auf sich selbst und suggerieren Ausweitung und Verdichtung für höhere Geschwindigkeiten. Und Infrastruktursysteme beanspruchen bald auch mehr Raum, greifen aus in neue Territorien in anderen Staaten, Ländern und angeblich unzivilisierten Gebieten. Insbesondere in der Kolonialpolitik geht es stets um geopolitische Neu-Erschließungen über das angestammte Territorium hinaus, um den geordneten Anschluss von angeblich wilden, chaotischen Räumen an die vermeintlichen Zentren von Macht und Kultur durchzusetzen.[6] Besonders im 19. und 20. Jahrhundert gewann Infrastrukturpolitik als Voraussetzung von Staat und Markt rasch dogmatische Züge, wurde zu einer kaum befragten Glaubenssache, einer Selbstverständlichkeit.

Wie jede »Selbstverständlichkeit« hat auch die der Straßen und Grenzen ihre eigene, oft erstaunlich lange, komplexe Geschichte, die zu ergründen nicht zuletzt deshalb lohnt, weil die unbefragten Voraussetzungen aktueller Infrastrukturplanungen sichtbar werden können. Dieser Essay will die Begründung von Verkehrsinfrastrukturen und ihre Aneignung als Geschichte von materiellen und symbolischen Bezugnahmen auf antike Vorbilder erkunden. Mit einem par force-Ritt durch eine problemorientierte Geschichte europäischer Fernstraßen und Grenzbefestigungen soll danach gefragt werden, welches Gewicht das geopolitische Imperium für die spezifischen Architekturen der Bewegung und Begrenzung hatte. Woran zeigte sich die Referenz auf das Rom der Macht und das Rom der Geschichte bei der Konstruktion von Infrastrukturen? Inwiefern generierte das Rom der Infrastrukturen die Selbstmythisierungen von machtpolitischen, wirtschaftlichen und militärischen Interessen bei der Bewegung und Begrenzung von Großreichen und Nationalstaaten?

Besonders aufschlussreich sind dafür die Gründungsphasen von (europäischen) Großreichen, (National-)Staaten und Diktaturen. Als Zeithistoriker lege ich die Akzente besonders auf die Geschichte des 19. und 20. Jahrhunderts, wage aber auch etliche Ausflüge ins Mittelalter und in die Frühe Neuzeit. Exemplarisch soll gezeigt werden, wie die materiellen Überreste *und* die diskursiven Formationen Roms daran beteiligt waren, den Verkehrswegen und Grenzen von heute Gestalt zu geben.

5 Lutz Niethammer, Notizen zur historischen Erforschung von Infrastrukturpolitik, Typoskript, Jena 1994. Siehe auch Dirk van Laak, Infra-Strukturgeschichte, in: Geschichte und Gesellschaft 27 (2001) 367–393.

6 Dirk van Laak, Imperiale Infrastruktur. Deutsche Planungen für eine Erschließung Afrikas 1880–1960, Paderborn u. a. 2004.

II.

»Warum zerbricht ein Weltreich«, fragte der Dramatiker Heiner Müller in »Mommsens Block« und gab sogleich eine melancholische Antwort: »Die Trümmer antworten nicht«, ergänzt um die Feststellung: »Was wir verstehen sind die Institutionen.«[7] Diese verstehen wir nur, weil wir die Sprache haben, denn Geschichte und Institutionen von Imperien sind ohne Sprache nicht möglich. Sprache als Schnittstelle von Geschichte und Historie, von Erlebtem und Überlieferbarem bildet »das ontologische Apriori von Geschichte«.[8] So hat zum Beispiel erst die Sprache in den kompilierten *doxa* der römischen Juristen Rom übertragbar gemacht »bis in alle Ewigkeit«.[9] Es sind solche Speicher Roms, die das Rom der Referenzen überhaupt erst ermöglichen und die »Grenzen des Sagbaren von Vergangenheit definieren«.[10] Diese Speicher mit ihren historischen »Quellen« lassen gewiss nicht emphatisch gemeinte historische Wahrheit hervorplätschern. Wie auch immer man Roms Aufstieg und Untergang bislang erklärte,[11] erst dieses Ensemble von Erklärungsversuchen war und ist es, das Rom präsent und imaginär stets wieder neu vor Augen hält – sei es als Vorbild, als verzerrtes Selbstbild, Metapher oder als Warnung an die Gegenwart, die Relevanz von Institutionen und Infrastrukturen für imperiale Machtansprüche nicht zu unterschätzen. Einmal untergegangen, war Rom als Geschichte beschreibbar, wiederzuentdecken, verfügbar für jeweils gegenwärtige Interessen.[12]

Doch nicht schriftliche Überlieferungen allein, auch die pure Materialität überkommener Infrastrukturen, die nicht-diskursiven Überreste des Römischen Reiches sind es, die Archäologen, Historiker und Politiker die Größe und die Grenzen Roms bis heute obsessiv imaginieren und interpretieren lassen. Sie räumen der fortwährenden Referentialität Roms ihr denkmalpflegerisches Recht ein.[13] Im Jahr 2005 soll entschieden werden, ob der obergermanisch-raetische Limes auf die UNESCO-Liste des Weltkulturerbes gestellt wird.

Das im September 2003 veranstaltete Symposium »Referenz Rom« am Max-Planck-Institut für europäische Rechtsgeschichte war, mit analytischer Absicht, Teil dieses Prozesses. Das Bild auf dem Tagungsprogramm bietet ein facettenreiches Beispiel für eine Rom-Referenz aus dem Anfang des 20. Jahrhunderts. Es zeigt Zeno Diemers »Wasserleitungen im alten Rom« (Abb. 1). Diemer,

Abb. 1

7 Heiner Müller, Mommsens Block, in: Die Unschreibbarkeit von Imperien. Theodor Mommsens Römische Kaisergeschichte und Heiner Müllers Echo, hg. von Wolfgang Ernst, Weimar 1995, 43–50, 44.

8 Gustav Seibt, »Was wir verstehen, sind die Institutionen«, in: Die Unschreibbarkeit von Imperien (Fn. 7) 59–63, 60 f.

9 Bernhard Siegert, Sandhaufen und Sumpf. Rom als »caput mortuum der Kaiserzeit«, in: Die Unschreibbarkeit von Imperien (Fn. 7) 99–114, 109.

10 Wolfgang Ernst, Ist die Stadt ein Museum? Rom zum Beispiel. Bausteine zu einer Archäologie der Infrastruktur, in: Stadt und Mensch. Zwischen Chaos und Ordnung, hg. von Dirk Röller, Frankfurt a. M. u. a. 1996, 263–286, 266.

11 Vgl. Michael Kempe, Untergänge Roms. Zufall, Kausalität und Emergenz als Problem der Geschichte, in: Rg 5 (2004) 58–75.

12 Siehe Manfred Schneider, Der Barbar. Endzeitstimmung und Kulturrecycling, München u. a. 1997, 42 ff.

13 Siehe zum Beispiel: Am Rande des Imperiums. Der Limes. Grenze Roms zu den Barbaren, hg. von Martin Kemkes, Jörg Scheuerbrandt u. Nina Willburger, Sigmaringen 2002; Tilmann Bechert, Römische Archäologie in Deutschland. Geschichte, Denkmäler, Museen, Stuttgart 2003.

ein Meister der Hochgebirgs- und Seelandschaften, malte 1914 die Rom-Vorstellung seiner Zeit farbenprächtig aus: »Die Aquädukte kreuzen sich in elegantem Schwung, überqueren die Straße, verweisen in die Ferne, fast ins Unendliche.«[14] Das Bild betont mit der rechtwinkligen Anlage der Gärten und Höfe starre Linearität und feiert damit die reife Technik der römischen Landvermessung. Mit einer Baustelle am rechten Bildrand inszenierte Diemer zugleich die eilfertige Bemühung um Instandsetzung und Verbesserung dieser Infrastruktur. Sein Gemälde inszeniert, was Appius Claudius' legendäres Verdienst war: »die römische Zivilisation, eine gerade und rechteckige Ordnung, mit der großen Weite und unbekannten Welt durch Straße und Aquädukt zu verbinden«.[15]

Das Bild repräsentiert die Idee von einer rationalen, geometrischen Architektur des römischen Staatswesens und zeigt weitaus mehr, als der nüchterne Titel »Wasserleitungen im alten Rom« vermuten lässt. Denn dort ist noch die Straße, die mit imperialer Gerade direkt in die Stadt führt. Die Stadt liegt weit im Hintergrund, in der Bildmitte überragt mit einem hohen Wachturm eine Infrastruktur für panoptische Raumerschließung die weite Landschaft. Der Turm fungiert als Meta-Zeichen, das auf sich selbst verweist, selbstreferentiell wird.[16] »Das Bild strahlt Optimismus aus, die Gewissheit, den Raum erschließen zu können und zwar auf infinite Distanzen und in jeder Richtung (...) Es wird noch Jahrhunderte dauern, bis Grenzen mit einem Limes befestigt werden und das Reich geschlossen wird.«[17] Die Vorstellungen, die dieses Gemälde evoziert, sind dabei natürlich selbst schon wieder klassisch und verdeutlichen, »daß auch in den aus der Antike überlieferten Darstellungen geographische und politische Ordnung des Raumes nicht zu trennen sind, sondern die eine durch die andere definiert wird«.[18]

Indem das Gemälde Aquädukt und Straße aus tiefer Vogelflugperspektive ins Bild setzt, führt es zwei »sehr verschiedene Typen von Wegen oder Bewegungsanlagen« zusammen, »die in der römischen Zivilisation gleichzeitig zu hoher Perfektion entwickelt worden« sind.[19] Der Blick auf die Straße in Zeno Diemers Bild führt gedanklich nach Rom. Die Straße führt aber auch aus der Stadt heraus, sonst wäre Rom als Chiffre nicht das, für was es heute steht: für Referenz auf Rom als Original und Rom als Kopie.[20] Damit das Imperium als Reich und Machtgebot Adressaten findet, braucht es Übertragungsmedien, die den Raum durchziehen, damit

14 Marie Theres Fögen, Römische Rechtsgeschichten. Über Ursprung und Evolution eines sozialen Systems, Göttingen 2002, 150.

15 Fögen, Römische Rechtsgeschichten (Fn. 14) 150 f.

16 Vgl. Friedrich Balke, Der Raum der modernen Gesellschaft und die Grenzen seiner Kontrolle, in: Raum – Wissen – Macht, hg. von Rudolf Maresch u. Niels Werber, Frankfurt a. M. 2002, 117–155, 124 f.

17 Fögen, Römische Rechtsgeschichten (Fn. 14) 153 f.

18 Helmut Reimitz, Grenzen und Grenzüberschreitungen im Karolingischen Mitteleuropa, in: Grenze und Differenz im frühen Mittelalter, hg. von Walter Pohl u. Helmut Reimitz, Wien 2000, 105–166, 118.

19 Walter Seitter, Physik der Autobahn, in: Autobahn und Medien, hg. von Prinzgau/Podgorschek u. Marc Ries, Wien 1995, 0–5, 0.

20 Cornelia Vismann, Unentrinnbares Rom?, in: Referenz Rom. Materialien, Preprint, Frankfurt a. M. 2002, 15–27, 27, auch unter www.mpier.uni-frankfurt.de/Forschung/MitarbeiterForschung/vismann-referenz-rom.htm (einges. am 28.11.2004).

er berechenbar schnell durchschritten werden kann. Die frühe römische Republik brauchte Straßen wie die Via Appia für ihre Befehlsübertragungen, die an Botensysteme und diese wiederum an die römischen Hauptverkehrsstraßen gekoppelt waren.[21]

III.

Als der blinde Zensor Appius Claudius Caecus die Strecke von Rom nach Capua ab 312 v. Chr. bauen ließ, gab er den Römern, dem Militär, den Kaufleuten eine Infrastruktur, die mehr war als nur Weg für Füße und Fuhrwerke. Der schnurgerade Bau dieser Straße hat nicht nur Roms hegemonialen Anspruch für alle Nicht-Römer demonstriert, sondern die bereits bestehende Machtposition verstärkt und die Verbindung zu den neuen Kolonien in Campanien verbessert. Dieser Straßenbau war nicht nur strategisch und taktisch begründet in Bezug auf die Streitigkeiten mit den Samniten zwischen Rom und den Städten Campaniens. Die Via Appia war auch innenpolitisch so brisant, dass sie die erste Straße wurde, die nach dem Zensor benannt wurde, der ihren Bau veranlasste. Neue Städte wie das Forum Appii machten als kleine Kopien Roms die Mutterstadt als ubiquitäres Modell auch jenseits der eigentlichen Stadttore präsent. Zusätzliche, verbessernde Straßenbauarbeiten der Via Appia zwischen Porta Capena und dem Mars-Tempel markierten für Reisende, wer in dieser geordneten Landschaft den Ton angab.[22] Die Via Appia ist ein herausragendes Beispiel für Straßenbau als politischem Gründungsakt und Akt der Begründung von Souveränität und Herrschaftsanspruch. Die Straße fungiert als Synekdoche des Staatsapparates, sie ist als technisches Apriori der Macht einerseits sichtbar und inszeniert (*ius imperii*), und noch in dieser Offensichtlichkeit verbirgt sich das *arcanum imperii*. Die Straße war als Infrastruktur das Betriebsgeheimnis der Macht und sollte doch zugleich auch Aufsehen erregen.[23] (Abb. 2)

Appius sorgte neben dem Bau von Aquädukten und Straßen auch durch innenpolitische Reformen für Mobilität, indem er

Abb. 2

21 Cornelia Vismann, Akten. Medientechnik und Recht, Frankfurt a. M. 2000, 79 ff.

22 Ray Laurence, The roads of Roman Italy. Mobility and cultural change, London u. a. 1999, 13–21, 39 ff., 187 ff.

23 Vgl. Eva Horn, Politische Störungen: Streik, Sabotage, Staatsstreich, in: Signale der Störung, hg. von Albert Kümmel u. Erhard Schüttpelz, München 2003, 321–334, 322 f.

Söhne von Freigelassenen zum Senat zuließ, das Geheimnis der Priester lüftete und schließlich in seiner Pyrrhos-Rede den Anlass gab, weiterhin gegen die Griechen in Süditalien vorzugehen, sie zum Rückzug zu zwingen, und damit die Voraussetzung für die Großmachtstellung Roms im Mittelmeerraum schuf. »In gleichem Maße, wie die Okkupation neuer Gebiete voranschritt, verlängerte sich auch die Straße«, bis die Via Appia mit einer Gesamtlänge von 364 Meilen (538 Kilometer) den Hafen von Brindisi erreichte, das Tor zum Osten.[24] Mit der balkanischen Verlängerung der Via Appia durch die Via Egnatia reichte der Straßenzug schließlich bis nach Byzanz.

Die Via Appia hat viele weitere große Straßenbauprojekte angeregt. So entstand später die Via Flaminia, die von Rom nach Rimini an die Adria-Küste führte und infrastrukturell die Verbindungen zu entfernten Kolonien konsolidierte. Wer sich auf der Via Flaminia bewegte, dem wurde auf Hügelketten die umbrische Landschaft als zivilisierter Raum vorgeführt.

Die Via Flaminia ist auch als *Via Recta* bekannt geworden, eine gewiss idealtypische Beschreibung ihrer insgesamt durchaus kurvigen Wegführung. (Abb. 3) Aber die Bezeichnung signalisiert auch hier wieder, dass die spektakuläre Form der imperialen Geraden gewünschtes Ins-Recht-Setzen war. Sie war ein gebautes Zeichen für die Beherrschung von Natur und sozialer Umwelt. Die schnurgerade Straße, die das Gelände durchschneidet, etablierte eine visuelle Ordnung, ein dynamisches Herrschaftszeichen, das Grenzen markierte und als stets fortsetzbare Gerade in noch unerschlossenes, noch nicht vermessenes Land die Grenzen von Rom immerfort erweiterbar machte. In der Regel endeten »viae publicae romanae am finis römischer Macht«[25] – oder an Flüssen. Auf dem Höhepunkt der römischen Herrschaft war das Reich identisch mit der Reichweite der Straßen und Wege.[26]

Nicht jeder militärische Erfolg war allerdings auf ursprünglich römische Straßen zurückzuführen. Caesar konnte bei Ausbruch des Gallischen Krieges nur deswegen bis zu 100 Meilen am Tag zurücklegen, weil das bereits vorhandene »enge gallische Wegenetz« es ihm erlaubte, »seine Feldzüge präzise und schnell durchzuführen«.[27] Roms Wege überschreiben manchmal nur vorher angelegte, in diesem Fall gallische Wege. Von den verschiedenen römischen Straßenklassen übertrug nur der *cursus publicus* als exklusives Transportsystem staatliche Nachrichten und Güter,

24 Giuseppina Pisani Sartorio, Via Appia Antica Regina Viarium – Ursprung und Geschichte, in: Via Appia. Entlang der bedeutendsten Straße der Antike, hg. von Ivana Della Portella, Stuttgart 2003, 14–39, 19 f. u. 22.

25 Gerhard Radke, Viae publicae Romanae, in: Paulys Realenzyklopädie der Classischen Altertumswissenschaft, Supplementband XIII, München 1973, 1417–1686, 1424.

26 Siehe auch Anne Kolb, Transport und Nachrichtentransfer im Römischen Reich, Berlin 2000.

27 König, Römerstraßen in Nordgallien (Fn. 1) 55 und Radke, Viae publicae Romanae (Fn. 25) Sp. 1476 f.

Abb. 3

fungierte also als Medium der Übertragung von Macht. Auf diese Weise konnte sich der »Virus der lateinischen Sprache« über die großen römischen Straßen seinen Weg bahnen: über die Via Appia in den griechischen Osten, über die Via Valeria bis nach Afrika oder über die Via Aurelia bis nach Spanien. Im Straßennetz wurden »lateinische Sprache und römisches Recht simultan übertragen«.[28]

Mit dem Verfall des *cursus publicus* war auch dem *imperium* die nachrichtentechnische Grundlage entzogen, denn Imperien haben außergewöhnliche *und* berechenbare Übertragungsgeschwindigkeiten zur Bedingung.[29] Der realgeschichtliche Zerfall des Römischen Reiches beförderte die machtpolitische Lehre, dass ein Reich seine Bestände nur sichern kann, wenn es mit Hilfe von Medien und spezifischen Technologien Kontrolle ausübt: über den Raum, zugleich aber auch über die Zeit. Die institutionelle Organisation von Reichen muss ein funktionierendes Verhältnis zu seinen Übertragungs- und Speichermedien herstellen.[30]

28 Cornelia Vismann, Wort für Wort. Sprachengebrauch als Rechtssetzung, in: Sprache der Politik – Politik der Sprache, hg. von Bernd Liepold-Mosser, Wien 1996, 103–127, 106.

29 Bernhard Siegert, Der Untergang des römischen Reiches, in: Paradoxien, Dissonanzen, Zusammenbrüche, Situationen offener Epistemologie, hg. von Hans Ulrich Gumbrecht u. K. Ludwig Pfeiffer, Frankfurt a. M. 1991, 495–514.

30 Lorenz Engell, Einführung zum Kapitel »Wege, Kanäle, Übertragungen«, in: Kursbuch Medienkultur. Die maßgeblichen Theorien von Brecht bis Baudrillard, hg. von Claus Pias u. a., Stuttgart 1999, 131 ff.; siehe auch Bernhard Siegert, Die Staatsmaschine als Zeitmaschine. Über Standard-Zeit und die Steuerung von Nachrichten, Befehlen und Menschen, in: Zeitreise: Bilder, Maschinen, Strategien, Rätsel, hg. von Georg Christoph Tholen, Michael Scholl u. Martin Heller, Basel u. a. 1993, 147–160, sowie Rudolf Maresch, Hard Power/Soft Power. Amerikas Waffen globaler Raumnahme, in: Ders. et al., Raum – Wissen – Macht (Fn. 16) 237–262, 252 ff.

IV.

Nach dieser Rekapitulation des römischen Straßenbaus soll nun nach der Referenz Rom in Bezug auf die Infrastrukturen der Bewegung und Begrenzung im Mittelalter gefragt werden. Zwar wurden viele römische Fernstraßen im Mittelalter noch lange genutzt, oft allerdings unter neuen Prämissen und mit modifizierter Wegführung. Mit dem Zerfall des Reiches verloren zahlreiche Fernverbindungen ihren ursprünglichen strategischen Sinn. Der politische Schwerpunkt im frühen Mittelalter verlagerte sich aus dem Mittelmeerraum stärker in den Norden. Kriege und Eroberungen ließen neue politische Zentren entstehen, die »mit geradezu magnetischer Wirkung die alte Fernstraße aus ihrer römischen Geraden« ablenkten.[31] Kleinräumige Regionalisierung machte bestimmte Fernverbindungen überflüssig. So war zum Beispiel die Via Valeria, die von Rom ostwärts in die Abruzzen führte, im Mittelalter »in Herrschaftsbereiche zerhackt«. Mit dem Ende des Römischen Reiches fielen die durch diese Straße bewusst und künstlich verbundenen Landschaften wieder auseinander.[32] Welchen Sinn sollte um 600 zum Beispiel der Erhalt der Via Appia zwischen dem byzantinischen Rom und dem verfeindeten, langobardischen Capua machen?

Dennoch wurde das römische Straßennetz nicht bedeutungslos. Vielmehr trugen die Straßen »das Gerippe der römischen Hochkultur insbesondere unter dem institutionell am besten fundierten Dach der Kirche und Klöster weiter«.[33] In Gallien und in den römischen Provinzen Spaniens hat sich das gallo-römische Straßennetz über das Mittelalter so gut erhalten, dass der Jurist Nicolas Bergier noch im 17. Jahrhundert »aufgrund existierender Wege, Flur- und Gemeindegrenzen, Meilensteine und Straßentoponyme« eine epochemachende Darstellung des römischen Straßenbaus schreiben konnte. Noch heute erinnert manche *maison rouge* an die römischen *mansiones*, die Pferdewechselstationen am *cursus publicus*, die in rotem Ziegelmauerwerk errichtet worden waren.[34]

Andere Infrastrukturen wurden nicht als Transportweg, sondern als Steinbruch genutzt. Von den zahlreichen römischen Aquädukten sollen im 9. Jahrhundert nur noch vier oder fünf funktionstüchtig gewesen sein.[35] Und doch sind zahlreiche Ruinen bis in die Gegenwart überliefert. Als markante Steinbögen waren sie im Mittelalter »weithin sichtbares Zeugnis einer untergegangenen und

31 Esch, Römische Straßen (Fn. 4) 4 ff., 26 f., 61.
32 Esch, Römische Straßen (Fn. 4) 129.
33 Alfred Haverkamp, Einleitung, in: Burgard u.a., Auf den Römerstraßen ins Mittelalter (Fn. 1) 1–14, 8.
34 König, Römerstraßen in Nordgallien (Fn. 1) 72.
35 Lucas Clemens, Tempore Romanorum constructa. Zur Nutzung und Wahrnehmung antiker Überreste nördlich der Alpen während des Mittelalters, Stuttgart 2003, 143 ff.

nicht mehr erreichten Kulturstufe«; sie referierten das heidnische Rom mitten hinein in die christliche Gesellschaft.[36] Früh- und hochmittelalterliche Kirchen bedienten sich der antiken Grabbauten links und rechts der römischen Fernstraßen, so dass heute die Spolien in den Kirchengemäuern die einstige Nähe der antiken Straßen indizieren. Zugleich künden solche translozierten Relikte römischer Macht vom mittelalterlichen Wunsch nach Referenzierungen des antiken Roms und verweisen auf das politische Programm der *renovatio imperii*.[37]

Aus dem Ostgotenreich sind aus dem Jahr 530 Hinweise zur Instandsetzung der Via Flaminia überliefert, die als Achse des byzantinischen Besitzes zwischen Ravenna und Rom fungierte. Bereits im 5. und 6. Jahrhundert war die fränkische Machtentfaltung in den ehemaligen römischen Provinzen durch die Übernahme verbliebener römischer Strukturen gekennzeichnet. Die römischen Straßen und Anlagen in Bonn, Trier und Boppard wurden weiter genutzt; neben alten *castra* wurden auch neue gegründet. Zwar suggerieren im Mittelalter genutzte Worte wie *limes*, *castrum* oder *castellum* semantisch eine *imitatio imperii* auch in der Sache, archäologische Befunde aber zeigen, dass der *limes Saxoniae* zum Beispiel »nichts mit vermuteten römischen Vorbildern« zu tun hatte.[38] Noch in solcher sachlichen Negation römischer Modelle schrieb sich die Referenz Rom per Begriff eben doch wieder ein.

Im Jahr 800 ist sehr wahrscheinlich Karl der Große über die Via Flaminia zur Kaiserkrönung nach Rom gezogen, später ebenso Otto I. und Otto III. Etliche mittelalterliche Beschreibungen von Grundbesitz erwähnen die Via Flaminia als topografischen Bezugspunkt.[39] Und immer wieder waren es die infrastrukturellen Hinterlassenschaften des römischen Imperiums, die auch nach seinem Untergang erneut die Spielräume der Macht markierten. Gerade auf dem Land dienten antike Überreste »im Fall von Grenzziehungen als unverrückbare Fixpunkte«.[40] Denn auch im Mittelalter war nicht permanente Präsenz die Strategie der Grenzsicherung, sondern Bewegung und punktuelle Kontrolle. Das Modell der *shifting frontiers* entlang relativ weniger Stationen an den Hauptstraßen tradiert sich aus Rom.

Die Referenzierung Roms fand auch weit jenseits der Alpen und am Rande der vormaligen römischen Provinzen statt. Zum Beispiel in Flandern, einer Landschaft, die noch im 12. Jahrhundert

36 Clemens, Tempore Romanorum constructa (Fn. 35) 147, 269.

37 Esch, Römische Straßen (Fn. 4) 141; Clemens, Tempore Romanorum constructa (Fn. 35) 203–246 u. 275.

38 Michael Schmauder, Überlegungen zur östlichen Grenze des karolingischen Reiches unter Karl dem Großen, in: Grenze und Differenz im frühen Mittelalter (Fn. 18) 57–97, 84.

39 Esch, Römische Straßen (Fn. 4) 60.

40 Clemens, Tempore Romanorum constructa (Fn. 35) 161, 176 ff.

von etlichen römischen Straßen und Befestigungen gekerbt war, wurde die Stadt Gent als eine Gründung Caesars angesehen. Noch Ende des 13. Jahrhunderts führten Familien der städtischen Elite ihre Anfänge auf die *nobiles barones* Caesars zurück. Ein letzter, im Hochmittelalter als Festung genutzter antiker Leuchtturm an der Kanalküste in der Nähe von Boulogne-sur-Mer diente den regionalen Herrschern als stolzer Beweis für eine ruhmvolle Frühgeschichte, der die wirtschaftlich aufstrebende Relevanz Flanderns in Europa zusätzlich historisch legitimieren sollte. Weiter genutzte römische Straßen in Nordfrankreich hingegen wurden der fränkischen Königin Brunichild zugeschrieben, denn sie galt in den *Chansons de Geste* als Tochter von Julius Caesar.[41]

Im Heiligen Römischen Reich Deutscher Nation unter Karl V. erschien 1511 die berühmte Europa-Karte von Martin Waldseemüller. Anders als noch Erhard Etzlaubs Romweg-Karte von 1501, kannte Waldseemüllers *Carta Itineraria Europae* mehr als nur die Pilgerwege nach Rom und andere heilige Adressen. Diese erste europäische Straßenkarte verzeichnete auch »profane Adressen und deren Zugänglichkeit«, beendete damit kartografisch die Fernlenkung der Reisenden durch die Kirche und schuf sogleich einen Verkehrsraum, der mit dem Imperium Karls V. identisch war: »Zwar erstreckt sich Dein Reich weiter über Länder und Meere, werden nach Deinem Wort viele Länder regiert«, ruft Martin Waldseemüller seinen »göttlichen Kaiser« in der Widmungsinschrift an, »doch vor allem Europa ist Dir untertan, hier ist auch der Sitz Deines Herrn, seines Imperiums, Karl.«[42]

V.

1622 schrieb, wie bereits erwähnt, der Anwalt Nicolas Bergier mit seiner *Histoire des grands chemins de l'Empire Romain* die Grundlage für künftige diskursive wie bautechnische Rom-Referenzen im europäischen Kunststraßenbau. Die Rezeption seiner Rekapitulation antiken Straßenbaus, die im 18. Jahrhundert zwei Neuauflagen erlebte, führte zu einer Renaissance römischer Straßenbaupraxis in West- und Mitteleuropa sowie in England. »Kein Römerreich ohne Vergil, Livius, Res Gestae Divi Augusti und Römisches Recht«, schreibt Gustav Seibt, »kein Osmanenreich ohne Koran; kein Sowjetreich ohne MEW«.[43] Mit nur geringer Übertreibung lässt sich hinzufügen: Kein moderner europäischer

41 Clemens, Tempore Romanorum constructa (Fn. 35) 362 ff. und 419 ff.

42 Nach Bernhard Siegert, Die Verortung Amerikas im Nachrichtendispositiv um 1500 oder: Die Neue Welt der Casa de la Contratación, in: Gutenberg und die Neue Welt, hg. von Horst Wenzel in Zusammenarbeit mit Friedrich Kittler u. Manfred Schneider, München 1995, 307–325, 324 f.

43 Seibt, »Was wir verstehen, sind die Institutionen« (Fn. 8) 62.

Straßenbau ohne Nicolas Bergiers monumentales Werk. Sein Druckwerk schlug die Brücke von der Antike in die Neuzeit, erst nach Erscheinen seines Buches wurde die lange vergessene Packlagenbauweise bzw. Chaussierung wieder praktiziert. Regelmäßige Straßenunterhaltung war als Voraussetzung für ein gutes Kunststraßennetz wieder allgemein anerkannt.

Die absolutistischen Herrscher bauten (sich) mit den schnurgeraden, auf Dämmen die Umgebung überragenden Chausseen gut sichtbare Schneisen ihres Triumphes in die Landschaft.[44] Im Jahr 1716 wurde nach dem Vorbild der für den Festungsbau zuständigen *ingenieurs du Genie militaire* das *Corps des ponts et chaussées* gegründet und damit der Straßenbau in Frankreich institutionalisiert.[45] Napoleon konnte auf diese Ingenieure und die Mitte des 18. Jh. gegründete Pariser *Ecole nationale des ponts et chaussées* zurückgreifen, um seine europaweiten Militärstraßen zu realisieren. Sie begründeten infrastrukturell – zum Teil auf römischen Trassen – seine militärische wie logistische Macht. Paris war als das *andere Rom* Zentrale und Ausgangspunkt. Alle Wege führten nach Paris und von dort ausgreifend bis nach Jena und Auerstedt oder Moskau.

Im 19. Jahrhundert trat an die Seite von Kanälen und Straßen die Eisenbahn und nicht zuletzt die (optische) Telegraphie.[46] *Translatio imperii et studii* hieß in der Neuzeit vor allem, für die Konstruktion von Nationen, Staaten und Reichen (verkehrs-)technische Lösungen zu finden. Wie die Architekten der römischen Fernstraßen versuchten auch die neuzeitlichen Ingenieure, ihre Straßen und Trassen wieder als lange Gerade ästhetisch ins Recht zu setzen. Ab Mitte des 19. Jahrhunderts übernahmen Schienenstränge der Eisenbahn diesen imperialen Gestus.

Gerhard Radke hat in *Paulys Realenzyklopädie* behauptet, dass die römischen Straßen »noch zu Goethes Zeit weitgehend den europäischen Verkehr getragen« haben, »bis die Anlage der Eisenbahnen meist auf den gleichen Trassen das Ende ihrer Bedeutung und auch ihr materielles Ende« eingeleitet hätten.[47] Aus antiquarischer Perspektive mag die Trauer um das Verschwinden antiker Bausubstanz einleuchten. Für die Frage nach der Referenz Rom aber ist der gleiche Sachverhalt ein schöner Beleg dafür, in welchem Maß die Infrastrukturen der Bewegung Roms für die Begründung der neuzeitlichen Nationalstaaten und Verkehrsräume konstitutiv wurden. Nicht allein symbolische Anleihen, Spuren punktueller

44 Andreas Helmedach, Infrastrukturpolitische Grundsatzentscheidungen des 18. Jahrhunderts am Beispiel des Landesverkehrswesens: Großbritannien, Frankreich, Habsburgermonarchie, in: Comparativ 2 (1996) 11–50, 14–29.

45 Antoine Picon, Die Ingenieure des Corps des ponts et chaussées. Von der Eroberung des nationalen Raums zur Raumordnung, in: Ingenieure in Frankreich 1747–1990, hg. von André Grelon u. Heiner Stück, Frankfurt a. M. u. a. 1994, 77–99.

46 Frank Haase, Die Beschleunigung des Nachrichtenflusses: Telegraphie, Funk, Fernsehen, in: Tholen, Zeitreise (Fn. 30) 161–169.

47 Radke, Viae publicae Romanae (Fn. 25) 1419. Ich danke Cornelia Vismann für ihren frühen Hinweis, der diesen vorliegenden Text überhaupt erst angestoßen hat.

Nachnutzungen oder bautechnische Übernahmen sind zu verzeichnen, sondern im 19. Jahrhundert setzt sich mit der Eisenbahn ein neues Infrastruktursystem auf den gleichen Trassen an die Stelle der antiken Straßen und schafft somit ein referenzierbares Rom. Es handelt sich dabei um eine Aufhebung im doppelten Wortsinn. Das Verschwinden der antiken Straße unter dem Schienenstrang ist zugleich eine dauerhafte Rettung dieser antiken Spur in den Trassen neuzeitlicher Verkehrsnetze Europas.

VI.

Mit dem Beginn der Motorisierung von Militär und Gesellschaft im 20. Jahrhundert rückten auch Straßen wieder ins Zentrum staatlicher Bemühungen, exklusive Übertragungsgeschwindigkeiten für moderne Streitwagen zu garantieren. Im Ersten Weltkrieg, diesem Laboratorium der Moderne, wurde das Prinzip der Autobahn *avant la lettre* erprobt. Um die französische Armee in der Schlacht um Verdun per LKW mit menschlichem wie materiellem Nachschub zu versorgen und gleichzeitig die Verwundeten in die Etappe zu befördern, wurde im Februar 1916 auf der *route nationale 109* nach Bar-le-Duc ein Mittelstreifen improvisiert, der die entgegengesetzten Lastkraftwagen-Verkehre zur Front und in das rückwärtige Gebiet räumlich trennte. Somit ist der Mittelstreifen für den motorisierten Verkehr erstmals und erfolgreich praktiziert worden. Französische Kriegspoeten gaben »ihrer improvisierten Autobahn den stolzesten Namen, den Imperien seit Römertagen zu vergeben haben: La voie sacrée – via sacra«.[48]

Vielleicht wussten die Franzosen sogar, dass der Mittelstreifen, der den Richtungsverkehr trennt wie ein *cordon sanitaire*, bereits im antiken Rom bekannt war. Auf der *Via Portuensis* zwischen Rom und dem Hafen Ostia hatte ein Steinstreifen in der Mitte der Straße die römischen Wagenlenker voreinander geschützt – der Mittelstreifen selbst war für diejenigen bestimmt, die *per pedes* unterwegs waren.

Feldherr Napoleon hatte den mittleren Streifen seiner dreibahnigen Heerstraßen noch für seine Artillerie reserviert, denn im modernen Krieg entscheidet nicht allein die Marschgeschwindigkeit der Truppen, sondern auch die Reichweite und Treffsicherheit der Feuerwaffen über Sieg und Niederlage. Artillerieeinsatz wiederum setzt präzise Kenntnisse über Standort und Bewegungen des

48 Friedrich Kittler, Auto Bahnen, in: Der Technikdiskurs in der Hitler-Stalin-Ära, hg. von Wolfgang Emmerich u. Carl Wege, Stuttgart u. a. 1995, 114–122, 118.

Gegners voraus, weswegen Telegraphie und spätestens seit dem Ersten Weltkrieg die Luftaufklärung in Verbindung mit der Funktechnik mit über den Aufstieg und Niedergang von Reichen bestimmte. Als das deutsche Heer im Ersten Weltkrieg immer tiefer in den scheinbar unendlich öden, versteppten Osten vordrang, war es das Netz der Telegraphenleitungen, das den deutschen Soldaten in den Weiten Russlands wieder zivilisatorische Zuversicht signalisierte und darum auch als Ikone auf Soldatenzeitungen etabliert wurde. Ein Soldat schrieb: »Dort oben rauschten Befehle, die Völker zertrümmerten.«[49] Elektromagnetische Schwingungen übertrugen die Kommandos zur Organisation des Raums, die im Römischen Reich noch eiligen Botenläufern auf exklusiven Straßen samt Wachtürmen und Relaisstationen anvertraut waren.

Vergessen blieb Rom dabei nie, dafür waren längst zu viele Rom-Kopien diskursiv im Umlauf. Als im Ersten Weltkrieg die Westfront im Stellungskrieg erstarrte, mussten die Grenzen des Heiligen Römischen Reiches herhalten für die mentale Abwehr gegen den »schmutzigen« und »bedrohlichen« Osten. Diese Vorstellung gipfelte in Ludendorffs Plan, für die Umstrukturierung Osteuropas einen Schutzwall von Finnland bis zur Krim zu ziehen. Die zeitgenössischen Vorstellungen von einem Bollwerk im Osten bezogen sich auf historische Vorbilder »wie die Grenzmarken und die Wehrbauern im Reich Karl des Großen«, die wiederum auf das Römische Reich Bezug nahmen.[50]

Für Benito Mussolini war seine italienische Nation das »dritte Rom«. Rom galt ihm als »unser Ausgangspunkt, unser Endziel, unser Ideal, unser Mythos«.[51] Der Mailänder Ingenieur Piero Puricelli fand in der Herrschaft der Faschisten Anfang der 20er Jahre eine willkommene Gelegenheit, dem *Duce* seine großangelegten Straßenbauprojekte anzudienen. Der Diktator griff zu, denn Straßenbau kam ihm als Machtdemonstration gelegen. Im Jahr 1925 widmete Mussolini seinem Straßenbaumeister Puricelli ein Buch über die *autostrade* mit den Worten: »Die Autostrada ist eine großartige italienische Errungenschaft und ein sicheres Zeichen unseres Ingenieurgeistes, der Söhne des alten Rom nicht unwürdig.«[52] Geradlinig durchfurchten diese breiten Fernstraßen die Landschaft, auf langen Geraden bis zu 20 Kilometer Länge folgten kurze Knicke, um dann wieder imperial nach vorne zu stürmen (Abb. 4). Auf zeitgenössischen Grafiken zerrissen die *autostrade* als weißer Keil wie ein Licht- oder Raketenstrahl den Raum (Abb. 5).

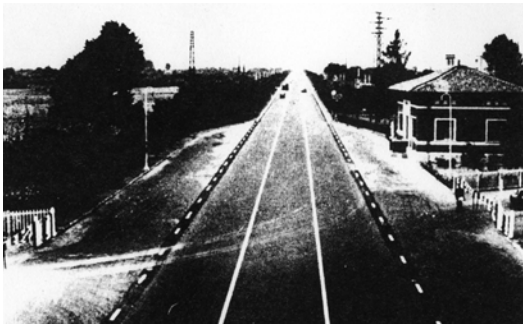

Abb. 4

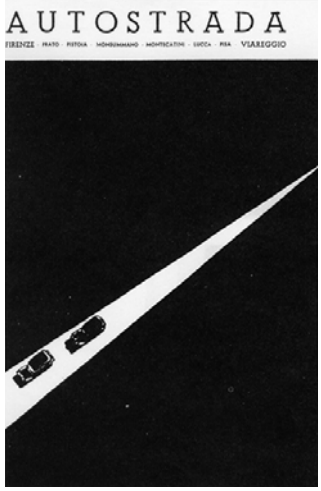

Abb. 5

49 Vejas Gabriel Liulevicius, Kriegsland im Osten. Eroberung, Kolonisierung und Militärherrschaft im Ersten Weltkrieg, Hamburg 2002, 116–216, 200.

50 Liulevicius, Kriegsland im Osten (Fn. 49) 204.

51 Richard Faber, Das ewige Rom oder: die Stadt und der Erdkreis. Zur Archäologie »abendländischer« Globalisierung, Würzburg 2000, 39.

52 Nach Lando Bortolotti u. Giuseppe De Luca, Fascismo e autostrade. Un caso di sintesi; la Firenze-mare, Milano 1994, 32.

Die Verwaltung der *autostrade* übertrug äußerliche Elemente der römischen Staatspost ins 20. Jahrhundert. Statt mit Pferdestationen regelten nun Posten den spärlichen und reglementierten Autoverkehr entlang der Strecke durch Signal- und Telefondienst; sie stellten Brennstoffe (statt Heu) bereit und grüßten in ihrer Uniform auf militärische Weise.[53] Doch diese Straße war frei für Zivilisten, ein entscheidender Unterschied gegenüber dem *cursus publicus* Roms. Roms Feldherren hatten bedacht, was ein deutscher Militär im Kriegswinter 1943 in Erinnerung rief: »Durch diese Ausschaltungen des Zivilverkehrs wurden Stockungen auf den römischen Heerstraßen von vornherein vermieden«, um zugleich in Referenz auf Rom zu betonen, dass »auch unserem modernen militärischen Straßensystem ähnliche Gedanken zugrunde liegen«. Auf »reibungslosen« Panzerstraßen hoffte der General, den Feind einfach »totmarschieren« zu können.[54]

Bis 1935 gab es immerhin schon 485 Kilometer *autostrade* in Italien. Obschon nur wenige Automobilisten die oft schnurgeraden Strecken nutzten, entwarf Puricelli noch weitere Pläne für ein europäisches Autobahnnetz (Abb. 6). Zu diesem Zeitpunkt hatte die nationalsozialistische Bewegung längst begonnen, ihre Reichsautobahnen zu bauen. Der Ingenieur Fritz Todt begründete im September 1933 als Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen die gerade Linienführung der ersten Entwürfe: »Wir wollen unser Ziel weit vor uns sehen, wir wollen gerade und zügig dem

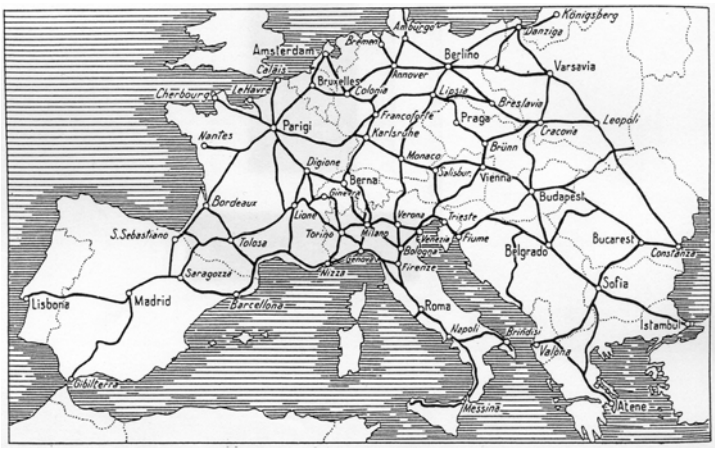

Abb. 6

53 Ingrid Heckmann-Strohkark, Der Traum von einer europäischen Gemeinschaft. Die Internationalen Autobahnkongresse 1931 und 1932, in: Die Schweizer Autobahn, hg. von Martin Heller u. Andreas Volk, Zürich 1999, 32–45; sowie: Die Verwaltung der Autostraße Mailand – Seen, in: ebda, 86 f.

54 Eric von Witzleben, Von der Römerstraße bis zur Panzerrollbahn, in: Die Straße in der Kriegsführung. Betrachtungen und Beispiele, hg. von Waldemar Wucher, Berlin u. a. 1943, 3–8, 4 u. 6.

Ziel zustreben; Durchkreuzungen überwinden wir, unnötige Windungen sind uns fremd (…) wir brauchen eine Bahn, die uns gestattet, ein uns passendes Tempo einzuhalten.«[55]

Die Autobahnen sollten die Reichweite des »Tausendjährigen Reiches« markieren und zugleich die Bevölkerung der verschiedenen Gaue zu einem Volkskörper verbinden. Die »Reichsstelle für Raumordnung« konzipierte die Pläne für das Netz der Reichsautobahnen entlang etlicher Vorentwürfe für Nur-Autostraßen aus der Weimarer Republik. Hitler betonte mit Blick auch auf die Alte Geschichte, dass sich der Beginn einer jeden Kultur im Straßenbau äußere. Und sein williger Ingenieur Fritz Todt wusste, dass zu einer Begründung von Herrschaft nicht nur neue Straßen gehörten, sondern diese auch als »ewiges Denkmal« an den Staatsmann inszeniert werden sollten, und war bereit, die Autobahnen als *Die Straßen Adolf Hitlers* zu propagieren. (Abb. 7) Wie im Römischen Reich sollten Straßen als Embleme absoluter Bewegung die Grenzen verschieben. Hitler entwickelte daran seine Großraumvorstellungen: »Wie die Autobahn die innerdeutschen Grenzen hat verschwinden lassen, werden die Grenzen der europäischen Länder überwunden.«[56] Bereits 1934 gab es Pläne des »Kolonialtechnikers« Karl Krüger, nach denen Russland durch den Anschluss an das deutsche Autobahnnetz motorisiert werden sollte. Auch zur Verkehrserschließung Afrikas erschienen ihm Autobahnen nützlich.[57]

Abb. 7

»Baumeister« wie Paul Bonatz und Friedrich Tamms erkannten im Reichsautobahnbau eine große Chance, Brücken nach römischen Vorbildern zu entwerfen, denn das »Schönheitsempfinden« sei durch alle Zeiten gleich geblieben. Solche Behauptungen verdanken sich den Traditionen der deutschen Romantik, dem Imaginären Roms mithin, das nicht zuletzt Goethe und Winkelmann und deren Interpreten immer wieder ins Spiel brachten. Vor allem die Bogenbrücken aus Naturstein galten in der Propaganda als »klassische« Monumente einer »ewigen« Baukunst, die sich ganz bewusst römische Brücken und Viadukt-Bauten zum Vorbild nahmen. (Abb. 8) In der Bildunterschrift zur Saaletalbrücke bei Jena hieß es noch 1953 stolz: »In langer, gleichmäßiger Bogenreihe schreitet die Bahn über das flache Tal. Streng und edel wie bei den Römern, aber größer im Schrittmaß. Alles harter Stein. Haltbar für Jahrtausende, wenn nicht menschlicher Zerstörungswahn Hand anlegt.«[58]

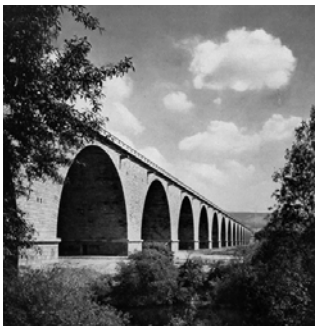

Abb. 8

55 Zitiert nach Karl Lärmer, Autobahnbau in Deutschland 1933 bis 1945. Zu den Hintergründen, Berlin 1975, 120.
56 Zitiert nach van Laak, Imperiale Infrastruktur (Fn. 6) 278.
57 van Laak, Imperiale Infrastruktur (Fn. 6) 396 f.
58 Paul Bonatz u. Fritz Leonhardt, Brücken, Königstein im Taunus 1953, 74.

Noch im Sommer 1942 hatte Hitler gefordert, dass erst wo Deutschland aufhöre das erste Schlagloch beginnen dürfe.[59] Doch der Bau der Pisten aus Beton (im übrigen eine römische Erfindung) eilte dem Vernichtungskrieg UKW-gesteuerter Panzer, die meist immer noch auf Eisenbahnwaggons zur Front verladen wurden, hoffnungslos hinterher – bis auf der Wolokolamsker Chaussee, kurz vor Moskau, im »unermeßlichen und unheimlichen östlichen Raum«[60] die Bewegung zum Stillstand kam. So wurde ein paradoxer Zusammenhang Realität, den Hitler angesichts von zu Blöcken erstarrten Marschkolonnen auf dem Nürnberger Reichsparteitagsgelände herausgeschrieen hatte: »Unsere einzige Bewegung (…) steht fest so wie dieser Block hier.«[61]

Der weite Raum war zu diesem Zeitpunkt längst auch von elektromagnetischen Wellen durchzogen und entsprechend von Nachrichten- und Signalaufklärung umkämpft, die keine festen Straßen mehr brauchte. Die Funkleitstrahlen, mit denen die deutsche Luftwaffe ihre Bomber auf englische Ziele zu lenken versuchte, setzten britische Hochfrequenztechniker Ende 1940 durch eine einfache Rückkopplungsschaltung außer Kraft.[62] Die Bodenstation, von der die entscheidenden Signale an die Flugzeuge gefunkt wurden und die die Briten für ihren Hochfrequenzkrieg als Kathode einer Röhre begriffen, lag ausgerechnet im nordfranzösischen Cassel, ein Ort, der auf das *Castellum Menapiorum* an der Ost-West-Route der alten Römerstraße nach Boulogne (Bononia) zurückgeht.[63] Statt decodierbaren Signalen hörten die Piloten nur noch lautes Schrillen. Aus Festungen und befestigten Wegen auf dem platten Land waren mobile Relaisschaltungen im Äther geworden. Souverän konnte sich wähnen, »wer über die Wellen des Raumes verfügt«.[64]

Der »Westwall«, den die »Organisation Todt« nach dem langjährigen Training entlang der Reichsautobahnen in kurzer Zeit errichtet hatte, konnte daher die Alliierten erst recht nicht mehr aufhalten. So folgte am Ende des Zweiten Weltkrieges konsequent Hitlers »Nero-Befehl«, der den längst angebahnten Transfer deutscher Technologie in die Labore der alliierten Sieger nach dem drohenden »unconditional surrender« verhindern helfen sollte.[65] Als Ergebnis dieses Befehls sind viele jener Autobahnbrücken zerstört worden, die nach römischen Vorbildern entworfen worden waren. Auch einige Brücken von Paul Bonatz haben Wehrmachtstruppen gesprengt. Umso mehr lobte der Architekt nach

59 Zitiert nach VAN LAAK, Imperiale Infrastruktur (Fn. 6) 278.

60 WITZLEBEN, Römerstraße (Fn. 54) 6.

61 Nach HELMUT ARNTZEN, Nebeneinander, in: Ursprung der Gegenwart. Zur Bewusstseinsgeschichte der Dreißiger Jahre in Deutschland, hg. von DEMS., Weinheim 1995, 1–168, 145.

62 BERNHARD SIEGERT, Passage des Digitalen. Zeichenpraktiken der neuzeitlichen Wissenschaften 1500–1900, Berlin 2003, 390 ff., 400 f. u. 574.

63 Vgl. CLEMENS, Tempore Romanorum constructa (Fn. 35) 155.

64 CARL SCHMITT, zitiert nach SIEGERT, Passage des Digitalen (Fn. 62) 400.

65 FRIEDRICH KITTLER, Unconditional Surrender, in: GUMBRECHT, Paradoxien, Dissonanzen, Zusammenbrüche (Fn. 29) 515–533, 521 ff.

1945, dass der antike *Ponte Molle* auf der *Via Flaminia* »im letzten Krieg den ganzen Verkehr mit schwersten Panzerwagen bewältigt (hat), ein hervorragendes Zeugnis für die römische Brückenbaukunst«.[66]

Auch nach dem Krieg hatten antikisierende Natursteinbrücken eine Zukunft. Die Betonung des Wahren, Guten und Schönen beim deutschen Natursteinbrückenbau reichte über die in der Jugendbewegung der 20er Jahre sozialisierten Ingenieure und die bundesdeutsche Heimatschutzbewegung bis in die ostdeutsche Nachkriegsgeschichte hinein. In den 1950er Jahren der DDR sollte ausgerechnet der originalgetreue Wiederaufbau dieser Brücken in »klassischer Bauweise« den Beginn der neuen, sozialistischen Zeit auf den volkseigenen Autobahnen markieren helfen. Die Referenz Rom avancierte, camoufliert als »nationale Tradition«, zur vermeintlich sozialistischen Trumpfkarte gegen die Bauhaus-Moderne des »kosmopolitischen Westens«.[67]

Doch nicht Beschleunigung von Verkehr und Transport war die erste Sorge der Kommunisten angesichts der Reichsautobahnen als Erbe aus dem »Dritten Reich«, sondern die Frage, wie man die als »offene Grenze« und dynamischen Raum gefürchteten Transit-Strecken überwachen, beherrschen, stillstellen könnte.[68] So kam es, dass auch Planungen für die erste sozialistische Autobahn von Berlin nach Rostock vorzeitig abgebrochen werden mussten, denn Priorität hatte im August 1961 der Bau der Mauer, jener Akt einer zweiten Staatsgründung, mit dem die Flüchtlingsströme gen Westen gestoppt wurden. Zeitgenossen kommentierten den Zusammenhang zwischen Begrenzung und Bewegung mit Humor: Das Politbüro habe beschlossen, die geplante Autobahn Berlin – Rostock zunächst in Berlin aufzustellen, zwischen dem sowjetischen und den westlichen Sektoren: zum Trocknen.[69]

Als »antifaschistischer Schutzwall« gegen innere und äußere Feinde hielt dieser moderne *limes* 30 Jahre lang. Mit dem Fall der Berliner Mauer wurde auch eine »Zeitmauer« zerstört und die Geschwindigkeiten zweier Systeme prallten ungebremst aufeinander. Vor einem Foto von den Ruinen dieses »letzten Limes«, an der Grenzübergangsstelle Helmstedt/Marienborn, imaginiert der Dichter Durs Grünbein im Jahr 2000 Hadrians Palisadenwand aus Eichenstämmen, das »Monument römischer Paranoia«: »Der Schatten eines Wachturms liegt auf der Autobahn. Sein flaches Giebeldreieck zeigt wie ein Hinweispfeil auf das angren-

66 Bonatz, Brücken (Fn. 58) 4.

67 Axel Dossmann, Begrenzte Mobilität. Eine Kulturgeschichte der Autobahnen in der DDR, Essen 2003, 103–118.

68 Axel Dossmann, Transit. Die Autobahn im Blick von Polizei und Staatssicherheit, in: Die DDR im Bild. Zum Gebrauch der Fotografie im anderen deutschen Staat, hg. von Karin Hartewig u. Alf Lüdtke, Göttingen 2004, 107–124, sowie der Dokumentarfilm »Autobahn Ost«, Regie Gerd Kroske, Buch Axel Dossmann, Gerd Kroske, Leykauf Film, Deutschland 2004.

69 Dossmann, Begrenzte Mobilität (Fn. 67) 226 ff.

zende Waldstück, eine schwarz-grüne Mauer aus Fichten …« (Abb. 9).[70]

Auch in der Gegenwart schreiben sich zahlreiche Rom-Referenzen oft unbemerkt fort. In den amerikanischen Antworten auf die nicht fassbaren Feinde des 11. September 2001 wurden in Afghanistan und im Irak neben anderen Waffensystemen im Namen von Freiheit wieder B-52-Bomber eingesetzt. »Fliegende Festungen« nennt man sie. Nicht die starre Grenze, sondern der flexible, der mobile, hier der »fliegende Limes« lässt Imperien bestehen. Im Wechselspiel von Stärke und Schwäche versuchen sich Systeme und Reiche zu stabilisieren und neu zu begründen. Die Grenzen unserer Gegenwart sind auch nach dem Ende des Kalten Krieges von den Reichweiten (atomarer) Raketenwaffen und ihrer Trägersysteme bestimmt, gesteuert nach dem technischen Prinzip des Global Positioning Systems. Aber es braucht zugleich immer

Abb. 9

70 Durs Grünbein, Der letzte Limes. Mit Fotos von Gundula Friese und Christoph Holzapfel, Köln 2001.

noch konventionelle Straßen wie die Expressways 1 oder 2 im Irak, die als europäische Gemeinschaftsprojekte in den 80er Jahren gebaut worden waren. Im Krieg des Jahres 2003 rollten auf diesen Betonbahnen amerikanische und britische Panzer durch die Wüste in Richtung Bagdad. Wie auf den Autobahnen, die durch die saudische Wüste gehauen sind, käme die Rush-hour von Los Angeles wohl auch dort »ohne große Stockungen unter … Es rollen aber nur Laster und Panzer darauf. Für Ewigkeiten militärischen Verkehrs, pyramidal, sind sie gedacht.«[71]

Europa indes rüstet sich technisch hoch, um seine elektronischen Schutzwälle gegen illegale Einwanderer auszubauen. Das EU-finanzierte *Sistema Integrado de Vigilancia Exterior* (SIVE), ein integrales System der Außenüberwachung, verhindert an der Straße von Gibraltar mit Radar und Infrarotkameras tausende Fluchtversuche, die von Nordafrika aus in Richtung Spanien unternommen werden.[72] Es ist nur ein Beispiel für die vielen neuen elektronischen Mauern, die seit dem Fall des »Eisernen Vorhangs« entstanden sind, um die Folgen der ungleichzeitigen ökonomischen Entwicklungen aus der Perspektive der »zivilisierten Welt« so lange wie möglich beherrschbar zu machen. Ein Überwachungssystem der israelischen Armee zur Identifikation von Luftangriffen wurde »Römischer Tempel« getauft. Beides, das Reale und das Imaginäre Roms, bewegt und begrenzt die globalisierte Welt der Gegenwart.

Eingangs verwies ich auf den oft stummen Konsens, der Infrastrukturpolitik prägt, ermöglicht und vorantreibt. Pierre Legendre hat die These aufgestellt, dass das Abendland auch in seiner heutigen industriellen Gestalt »um seine effektive, römisch-christliche Grundlage eine Mauer des Schweigens errichtet« hat. »Rationalität, gebraucht als Form der Ausübung von Souveränität, Evolution der Technik, Kultur der begrifflichen Vernunft und des legitimen Konzepts: all das findet hier, in dieser Verleugnung, in dieser Einmauerung, sein richtungsweisendes Prinzip.«[73]

Vielleicht können seine Überlegungen zur Rom-Referenz im Abendland helfen, das Verstummen von Begründung in Bezug auf die scheinbar unaufhaltsame Expansion infrastruktureller Netzwerke besser zu begreifen. Denn es scheint so, dass Begründungen von Infrastrukturen der Bewegung und Begrenzung in Referenz auf Rom in gleich dreifacher Hinsicht »aufgehoben« werden: Erstens, aufgehoben, weil die Begründungen mit Blick auf das selbstver-

71 Klaus Theweleit, Zum Golfkrieg, in: Das Land, das Ausland heißt. Essays, Reden, Interviews zu Politik und Kunst, hg. von dems., München 1995, 71–86, 77.

72 Gerhard Piper, Spaniens elektronische Mauer. Immigration zwischen Vertuschung und Kriminalisierung, in: Bürgerrechte & Polizei/CILIP 69 (2001) 52–66, zugleich unter: http://www.cilip.de/ausgabe/69/sive.htm (einges. am 28.11.2004).

73 Pierre Legendre, Der ›Take Off‹ des Westens ist ein Gerücht. Gespräch mit Clemens Pornschlegel und Anton Schütz, in: Tumult. Schriften zur Verkehrswissenschaft 26 (2001) 102–118, 106, 112.

ständlich gewordene römische Vorbild *entfallen*. Damit werden, zweitens, römische Praxen als Kulturtechniken transformiert, modifiziert, überbaut und damit auch (oft stillschweigend) *bewahrt* für alle Zukunft. Und diese Praxen und Dogmen erhalten dabei, drittens, eine besondere symbolische *Hervorhebung* als universale und darum vermeintlich auch legitime Technik zur Erschließung von Raum und Zeit aus der Perspektive des Westens.

Axel Doßmann